

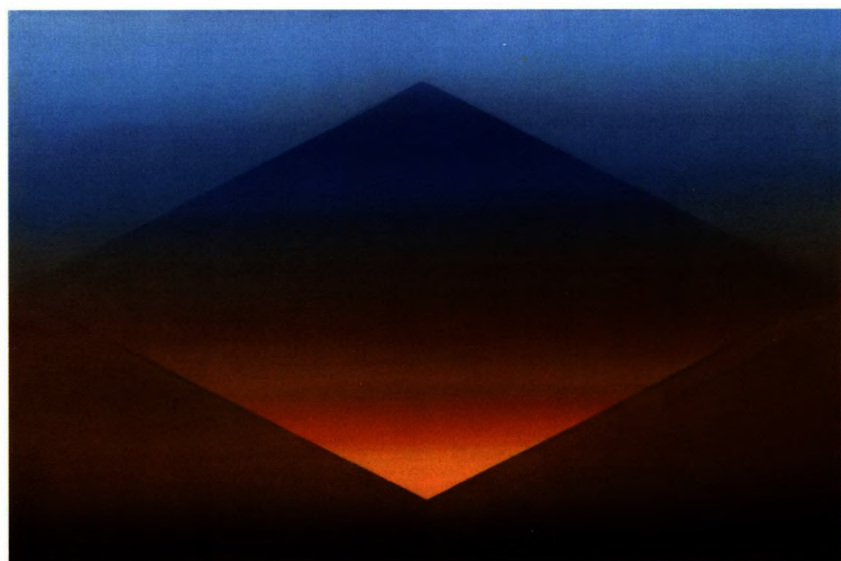
1996 

72

H



BK 00 355



### **"GRAND LUBERON FLOTTANT 1984"**

130x85 cm, matlak op doek

Privé-verzameling.

© SABAM België 1997

*Uit "Retrospectieve Verheyen 1932-1984"*

*catalogus uitgegeven door de Stichting Kunstboek te Brugge n.a.v. de retrospectieve Jef Verheyen in het PMMK te Oostende van 26 maart tot 13 juni 1994.*

*Samenstelling: Willy Van den Bussche en Léonore Verheyen.*

*Jef Verheyen nam deel aan de "Eerste triennale voor plastische kunst in België" te Brugge van 11 juli tot 8 september 1968*

*en aan de "Tweede triennale" te Brugge van 15 juli tot 15 september 1971.*

Copyright foto:  
Photo d'Art kunstfoto  
SPELTDOORN  
et Fils en Zoon  
Rue Ant. Gautierstraat 113  
B 1040 Brussels

145190

# JAARVERSLAG 1996

HAVEN BRUGGE-ZEEBRUGGE





De heer Luc Van den Brande, Minister-president van de Vlaamse Regering was aanwezig bij de aanloop van het eerste schip van de rederij Evergreen in Zeebrugge: van l. naar r.: Mevrouw Huts, Vice-Voorzitter van de Katoen Natie-Seaport Terminals groep, de heer Bruno Valkeniers, Commercieel Directeur van Hessenatie, de heer Bruno Courtois, Gedelegeerd-bestuurder van Evergreen's agentuur Antwerp Freight Agencies, de Minister-president Luc Van den Brande, de heer David Young, Gedelegeerd-bestuurder van Evergreen Deutschland GmbH, de heer ir. Pierre Kerckaert, Administrateur-generaal van het Havenbestuur Brugge-Zeebrugge. De schepen meren sinds 16 april wekelijks aan de Flanders Container Terminals af.





# MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN NV

## RAAD VAN BESTUUR

Voorzitter-  
Gedelegeerd-Bestuurder  
**Fernand Traen**

Bestuurders  
**Fernand Bourdon**  
**Antoon Colpaert** [\*\*\*]  
**François Cousin**  
**Guido Deblaere** [\*\*\*]  
**André Decloedt**  
**Dirk De fauw**  
**Marc De Langhe**  
**Johan Demoen** [\*]  
**Aimé Desimpel**  
**Jan Leclercq** [\*]  
**Patrick Moenaert** [\*\*]  
**Fernand Peuteman** [\*\*]  
**Ernest Schepens**  
**Jan Strubbe**  
**Jean Van den Bilcke** [\*\*]  
**Olivier Vanneste**  
**Herman Verslype** [\*]

[\*] tot 21 maart 1996

[\*\*] vanaf 21 maart 1996

[\*\*\*] vanaf 25 oktober 1996

**Maatschappelijke zetel**  
**L. Coiseaukaai 2**  
**B-8000 Brugge**

## DIENSTEN

Administrateur-generaal  
**ir. Pierre Kerckaert**

Adjunct-Administrateur-generaal  
**ir. Donald Duthieuw**

**Vincent De Saedeleer**  
*Algemeen Directeur*

Administratie en personeel  
**Johan Kimpe**  
*Directeur*  
Juridische dienst  
**Nathalie Dufoer**  
*Adjunct van de Directeur*

Financiën & economische studiedienst  
**Luc Maertens**  
*Directeur*  
**Patrick Van Cauwenberghe**  
*Adjunct van de Directeur*  
**Eric Buyse**  
*Hoofdmedewerker*

Public Relations-dienst  
**Louis Vande Kerckhove**  
*Directeur*  
**Walter Falleyen**  
*Adjunct van de Directeur*

Havenkapiteinsdienst  
**Kapt. Robert Creyne**  
*Havenkapitein-Commandant*  
**Kapt. Van Mullem**  
*Havenkapitein*

Technische dienst  
**ir. Donald Duthieuw**  
*Adjunct-Administrateur-generaal*  
**ir. Denis Maly**  
*Adjunct van de Directeur*

Afdeling bouwkunde & VGV  
**Maurice Verschaetse**  
*Adjunct van de Directeur*  
**Bart Vandepoele**  
*Adjunct van de Directeur*

Afdeling elektriciteit  
**Walter Maertens**  
*Adjunct van de Directeur*

Afdeling mechanica  
**Guido Van Zandweghe**  
*Adjunct van de Directeur*

Afdeling administratie & informatica  
**Eddy Verstuyf**  
*Adjunct van de Directeur*

Handelsdienst [vanaf 1 januari 1997]  
**Danny Deckers**  
*Directeur Logistiek en Verkoop*  
**Jan Vannieuwenburg**  
*Directeur Internationale Ontwikkeling*

Directieraad  
**Daniel du Bois**



# VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR AAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN 20 MAART 1997

## Geachte Heren,

De Belgische economie presteerde matig in 1996.

Na een zwakke start, te wijten aan een geringe toename van de gezinsconsumptie als gevolg van de werkloosheidsgraad en de onzekerheid betreffende de verwachte maatregelen voor de sanering van de begroting, kende de economie nadien een lichte heropleving.

De lage rentestand, de conjuncturele heropleving bij onze belangrijkste handelspartners en de verbetering van de concurrentiepositie van de Belgische bedrijven door het stijgen van het pond, de dollar en de Zuid-Europese valuta, deden de bedrijfsinvesteringen enigszins toenemen.

Het Bruto Binnenlands Product (B.B.P.) groeide in 1996 met ongeveer 1,4 %.

De scheepvaartactiviteit in de haven speelde niet onmiddellijk in op deze heropleving. Het goederenverkeer bleef

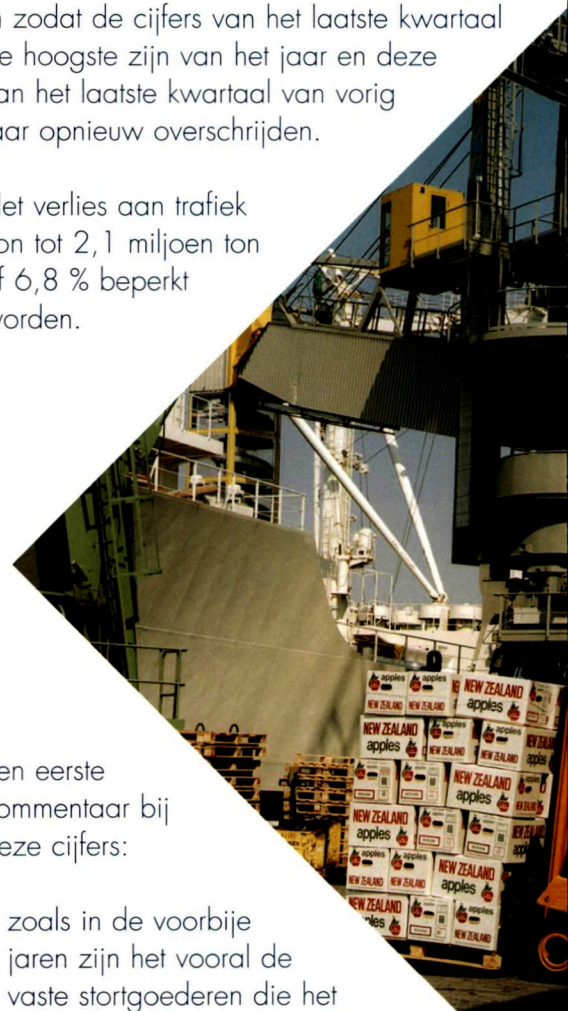
aanvankelijk onder het peil van vorig jaar. Nadien kwam daar echter een kentering in zodat de cijfers van het laatste kwartaal de hoogste zijn van het jaar en deze van het laatste kwartaal van vorig jaar opnieuw overschrijden.

Het verlies aan trafiek kon tot 2,1 miljoen ton of 6,8 % beperkt worden.

*De stukgoederentrafiek  
bedraagt 71% van het totaal  
goederenverkeer in Zeebrugge:  
roro-traffic  
en nieuwe wagens: 45%  
containerverkeer 22%  
diversen, vooral vers fruit 4%*

Een eerste  
commentaar bij  
deze cijfers:

- zoals in de voorbije jaren zijn het vooral de vaste stortgoederen die het meest gedaald zijn;
- door speciale omstandigheden is de aanvoer van vloeibaar gemaakt aardgas gedaald;
- de stukgoederen, die de meest arbeidsintensieve sector vormen, hielden het best stand en bedragen 71 % van het totale goederenverkeer;
- bij de stukgoederen is de uitvoer opnieuw hoger dan de invoer. De verhouding tussen de totale in- en uitvoer is daardoor evenwichtiger.









Het roro-verkeer is globaal gedaald met 4,4 % maar dat is nog steeds, op twee na, het hoogste cijfer dat ooit bereikt werd. T.o.v. het topcijfer van 1994, dus voor de ingebruikneming van de Kanaaltunnel, bedraagt de achteruitgang slechts 6,1 %.

Er zijn wel enkele schommelingen tussen de verschillende diensten onderling. Merkwaardig daarbij is dat de trafiekcijfers op de dienst tussen Zeebrugge en Dover nog steeds toenemen en het is dus vooral de vermindering van het aantal afvaarten tussen Zeebrugge en Felixstowe die aan de basis ligt van genoemde daling.

Sinds verscheidene jaren is de trafiek van nieuwe wagens de meest expansieve in de haven en dit vormt uiteraard een belangrijke basistrafiek voor het roro-verkeer. Dit is vooral zo op de intercontinentale diensten waar de uitvoer overwegend is. Zeebrugge is immers een belangrijke uitvoerhaven voor diverse autoconstructeurs in Europa; daarvan is de uitvoer van Ford-Mondeo wagens, geassembleerd in Genk, zeker de belangrijkste. Zeebrugge verstevigt andermaal zijn positie als de tweede haven in Europa voor verscheping van nieuwe wagens.

Ondanks het wegvallen van twee intercontinentale diensten, kende het containerverkeer slechts een minieme daling.

Het verlies van deze diensten werd nagenoeg volledig gecompenseerd door de stijging van het intra-Europees verkeer maar vooral door het aanlopen van de schepen van de Taiwanese rederij Evergreen sinds de maand april.

De stijging van het stukgoederenverkeer werd voor het eerst onderbroken, dit vooral door verschuiving van een gedeelte van de trafiek van bananen en fruitsap naar andere havens. Vervangende

trafieken konden ondertussen reeds aangetrokken worden.

Door het opheffen van het passagiersverkeer op de dienst tussen Zeebrugge en Felixstowe is het aantal passagiers gedaald.

Bij het spoorverkeer is er achteruitgang vooral bij de afvoer van kolen en erts en bij het container- en gecombineerd weg/spoorvervoer.

De winst is met 12,8 miljoen BEF gedaald hetgeen de cash-flow op 237,4 miljoen brengt.

Als meest belangrijke gebeurtenissen kunnen geciteerd worden:

- de beslissing van de Taiwanese rederij Evergreen om Zeebrugge aan te lopen en na een korte proefperiode, te behouden als wekelijkse aanloophaven in het kader van haar in westelijke richting gevaren "rond-de-wereld-dienst"; De beslissing om schepen met een capaciteit van méér dan 4.000 TEU's (20-voet containers) in Zeebrugge af te meren, bevestigt andermaal de mogelijkheid van Zeebrugge om de grootste containerschepen te ontvangen en is tevens een voorname referentie t.o.v. de andere rederijen die eveneens dergelijke grote schepen in de vaart hebben of zullen brengen;
- de volledige openstelling op 2 x 2 rijstroken van het tunnelcomplex op het kruispunt van de Kustlaan en de Baron de Maerelaan te Zeebrugge waardoor voor het wegverkeer een vlotte verbinding met de volledige westelijke buitenhaven maar ook met de Kustlaan tot stand is gekomen;
- het opnemen door de rederij Rheintainer Linie van Zeebrugge als aanloophaven voor de feederdienst van containers die op wekelijkse basis Zeebrugge verbindt met Göteborg, Felixstowe, Antwerpen en





*De nieuwe feederdienst van de Rheintainer Linie verbindt Zeebrugge wekelijks met verscheidene havens in Europa.*

Rotterdam. De aanvoer en de afvoer van containers met binnenschepen kreeg eveneens een bijkomende impuls door de oprichting van een wekelijkse dienst met binnenschepen tussen Zeebrugge en Basel;

- de start van de werken voor de aanleg van de Interconnector, de onderzeese aardgasleiding die Zeebrugge met Groot-Brittannië zal verbinden. Deze gasleiding zal vanaf 1998 instaan voor het vervoer van aardgas, in beide richtingen, tussen Groot-Brittannië en het Continent. Op dat ogenblik zullen in Zeebrugge drie aanvoerpunten van aardgas operationeel zijn hetgeen de positie van de haven als draaischijf voor de aardgasbevoorrading in Europa nog zal versterken;
- de overname door P & O European Ferries van het aandelenpakket van Nedlloyd in de rederij North Sea Ferries waardoor de nieuwe maatschappij P & O North Sea Ferries gevormd werd;

- het afsluiten van een akkoord tussen de N.M.B.S. en de stouwerij Hessenatie waarbij deze laatste vanaf begin 1997 een economisch samenwerkingsakkoord aangaat met Ferry Boats en zelf instaat voor de uitbating van de O.C.H.Z. terminal.

In de loop van het jaar werden op deze terminal de werken reeds gestart voor de modernisering van de uitrusting waarbij twee super post-panamax kranen in gebruik genomen werden.

Intussen zijn ook de werken reeds gestart voor de verlenging van de oostelijke kaaimuur en de uitbreiding van de terminaloppervlakte;

- de uitbreiding van de Handelsdienst van de M.B.Z. zodat de promotie en de prospectie voor de haven nog meer intens en internationaal zal kunnen gevoerd worden.



## 1. ALGEMEEN OVERZICHT

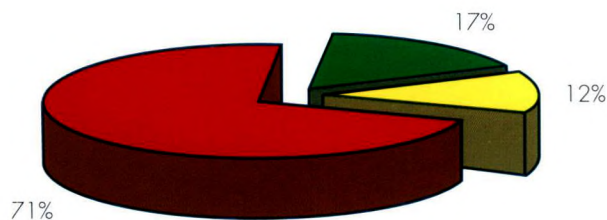
	1995	1996	verschil
<b>AANTAL SCHEPEN</b>	10.396	9.571	-825
<b>TONNENMAAT (BRT/BT)</b>	73.542.362	68.104.738	-5.437.624
<b>GOEDERENVERKEER (in ton)</b>			
Aanvoer	18.650.656	17.185.519	-1.465.137
Afvoer	11.922.715	11.313.759	-608.956
<b>Totaal</b>	30.573.371	28.499.278	-2.074.093
<b>PASSAGIERS (eenheden)</b>			
Ontscheppt	532.168	331.876	-200.292
Ingescheept	507.895	299.866	-208.029
<b>Totaal</b>	1.040.063	631.742	-408.321
<b>VOERTUIGEN (eenheden)</b>			
<b>1. Toeristisch verkeer</b>			
Aanvoer	86.324	33.149	-53.175
Afvoer	84.351	33.460	-50.891
<b>Totaal</b>	170.675	66.609	-104.066
<b>2. Commercieel verkeer</b>			
2.1. Beladen vrachtwagens			
Aanvoer	424.426	426.807	+2.381
Afvoer	417.867	411.088	-6.779
<b>Totaal</b>	842.293	837.895	-4.398
2.2. Nieuwe personenwagens			
Aanvoer	170.247	229.552	+59.305
Afvoer	378.701	382.355	+3.654
<b>Totaal</b>	548.948	611.907	+62.959
<b>CONTAINERS</b>			
<b>Eenheden</b>			
Aanvoer	193.712	198.173	+4.461
Afvoer	197.260	200.469	+3.209
<b>Totaal</b>	390.972	398.642	+7.670
<b>Teu's (Twenty Feet Equivalent-Units)</b>			
<b>(20-voet-containers)</b>			
Aanvoer	260.305	271.945	+11.640
Afvoer	268.165	281.227	+13.062
<b>Totaal</b>	528.470	553.172	+24.702



## 2. SAMENSTELLING VAN HET GOEDERENVERKEER (in ton)

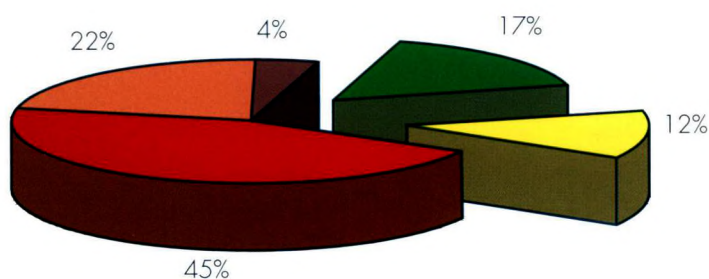
tabel 2

	Aanvoer		Afvoer		Totaal	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996
<b>STUKGOEDEREN</b>						
Roll-on/Roll-off	6.235.670	<b>6.039.273</b>	7.138.278	<b>6.751.469</b>	13.373.948	<b>12.790.742</b>
Containers	2.843.097	<b>2.755.183</b>	3.512.096	<b>3.507.443</b>	6.355.193	<b>6.262.626</b>
waarvan Intra-Europees	1.553.175	<b>1.547.611</b>	2.201.186	<b>2.356.203</b>	3.754.361	<b>3.903.814</b>
Intercontinentaal	1.289.922	<b>1.207.572</b>	1.310.910	<b>1.151.240</b>	2.600.832	<b>2.358.812</b>
Andere	1.147.132	<b>927.195</b>	324.711	<b>263.103</b>	1.471.843	<b>1.190.298</b>
Subtotaal	10.225.899	<b>9.721.651</b>	10.975.085	<b>10.522.015</b>	21.200.984	<b>20.243.666</b>
% t.o.v. het algemeen totaal	54,8%	<b>56,6%</b>	92,1%	<b>93,0%</b>	69,3%	<b>71,0%</b>
<b>VLOEIBARE PRODUCTEN</b>						
Aardgas	3.119.305	<b>2.872.242</b>	1.143	<b>2.195</b>	3.120.448	<b>2.874.437</b>
Geraffineerde olieproducten	1.243.631	<b>1.194.628</b>	716.258	<b>647.776</b>	1.959.889	<b>1.842.404</b>
Andere	85.223	<b>89.327</b>	50	<b>4.846</b>	85.273	<b>94.173</b>
Subtotaal	4.448.159	<b>4.156.197</b>	717.451	<b>654.817</b>	5.165.610	<b>4.811.014</b>
% t.o.v. het algemeen totaal	23,9%	<b>24,2%</b>	6,0%	<b>5,8%</b>	16,9%	<b>16,9%</b>
<b>STORTGOEDEREN</b>						
Kolen en cokes	1.843.042	<b>1.288.071</b>	62.259	<b>23.676</b>	1.905.301	<b>1.311.747</b>
Bouwmaterialen	1.736.684	<b>1.601.652</b>	12.845	<b>2.492</b>	1.749.529	<b>1.604.144</b>
Ertsen	278.842	<b>111.859</b>	0	<b>0</b>	278.842	<b>111.859</b>
Andere	118.030	<b>306.089</b>	155.075	<b>110.759</b>	273.105	<b>416.848</b>
Subtotaal	3.976.598	<b>3.307.671</b>	230.179	<b>136.927</b>	4.206.777	<b>3.444.598</b>
% t.o.v. het algemeen totaal	21,3%	<b>19,2%</b>	1,9%	<b>1,2%</b>	13,8%	<b>12,1%</b>
<b>ALGEMEEN TOTAAL</b>	18.650.656	<b>17.185.519</b>	11.922.715	<b>11.313.759</b>	30.573.371	<b>28.499.278</b>
	100%	<b>100%</b>	100%	<b>100%</b>	100%	<b>100%</b>



### Goederenverkeer (in ton)

<span style="color: red;">■</span>	<b>Stukgoederen</b>
	20.243.666
<span style="color: green;">■</span>	<b>Vloeibare producten</b>
	4.811.014
<span style="color: yellow;">■</span>	<b>Stortgoederen</b>
	3.444.598
	<b>Totaal</b>
	28.499.278



### Goederenverkeer (in ton)

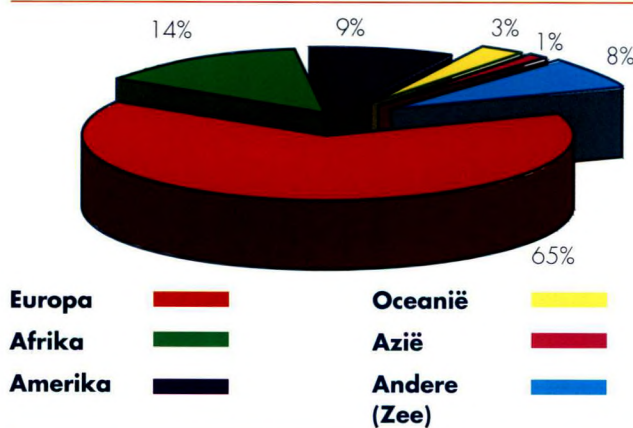
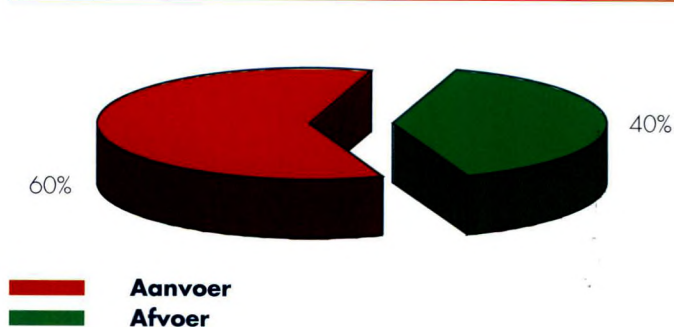
<span style="color: red;">■</span>	<b>Stukgoederen</b>
	Roro 12.790.742
	Containers 6.262.626
	Andere 1.190.298
<span style="color: green;">■</span>	<b>Vloeibare producten</b>
	4.811.014
<span style="color: yellow;">■</span>	<b>Stortgoederen</b>
	3.444.598
	<b>Totaal</b>
	28.499.278



### 3. HERKOMST EN BESTEMMING VAN DE GOEDEREN (in ton)

tabel 3

	Aanvoer	%	Afvoer	%	Totaal	%
<b>Europa</b>	9.216.280	53,6%	9.172.932	81,1%	18.389.212	64,5%
<b>Afrika</b>	3.807.162	22,2%	216.570	1,9%	4.023.732	14,1%
<b>Amerika</b>	1.659.862	9,7%	1.034.012	9,1%	2.693.874	9,5%
<b>Oceanië</b>	790.444	4,6%	32.678	0,3%	823.122	2,9%
<b>Azië</b>	194.265	1,1%	205.595	1,8%	399.860	1,4%
<b>Andere (Zee)</b>	1.517.506	8,8%	651.972	5,8%	2.169.478	7,6%
<b>TOTAAL</b>	17.185.519	100%	11.313.759	100%	28.499.278	100%



Hinterlandverkeer met duwvaart op de kanalen rond Brugge.

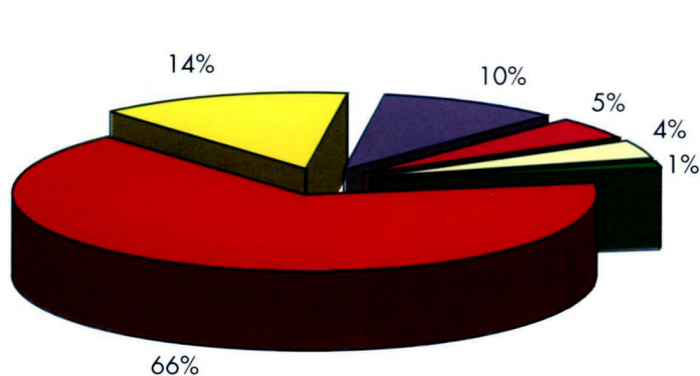


#### 4. RAMING MODAL-SPLIT VAN HET MARITIEM VERKEER (1.000 ton)

(hierbij werd geen rekening gehouden met de schommelingen in de stocks)

tabel 4

	Weg	Spoor	Pijpleiding	Transshipment feeder	Sea-Rhine barge	Binnen-scheepvaart	Totaal
Roro	11.723	1.068	-	-	-	-	12.791
Containers	3.806	1.270	-	-	1.112	75	6.263
Stukgoed	918	161	-	37	-	74	1.190
Vloeibare bulk	599	-	2.874	1.321	-	17	4.811
Vaste bulk	1.818	1.431	-	-	-	195	3.444
<b>TOTAAL</b>	<b>18.654</b>	<b>3.930</b>	<b>2.874</b>	<b>1.358</b>	<b>1.112</b>	<b>361</b>	<b>28.499</b>
% Totaal	66%	14%	10%	5%	4%	1%	
% Hinterlandverkeer	70%	14%	11%	-	4%	1%	



<span style="color: red;">■</span>	<b>Weg</b>
	18.864
<span style="color: yellow;">■</span>	<b>Spoor</b>
	3.930
<span style="color: purple;">■</span>	<b>Pijpleiding</b>
	2.874
<span style="color: red;">■</span>	<b>Transshipment feeder</b>
	1.358
<span style="color: yellow;">■</span>	<b>Sea-Rhine barge</b>
	1.112
<span style="color: green;">■</span>	<b>Binnenscheepvaart</b>
	361
	<b>Totaal</b>
	28.499

## BINNENSCHIEPVAART

tabel 5

	1995	1996	Vershil
<b>AANTAL SCHEPEN</b>	956	729	-227

GOEDERENVERKEER	Aanvoer		Afvoer		Totaal		
(in ton)	1995	1996	1995	1996	1995	1996	
<b>TOTAAL</b>	389.024	179.473	176.223	181.361	565.247	360.834	-204.413



# SPoorvervoer

(in ton)

tabel 6

	Bestemming	Herkomst	Totaal
België	1.836.081	470.503	2.306.584
Hongarije	7.978	6.238	14.216
Oostenrijk	24.258	24.431	48.689
Duitsland	139.605	170.336	309.941
Italië	378.109	451.489	829.598
Zwitserland	55.323	30.844	86.167
Frankrijk	85.165	162.913	248.078
Spanje	31.133	17.100	48.233
Portugal	450		450
Joegoslavië	819	228	1.047
Nederland	1.820	158	1.978
Polen	12.175	223	12.398
Luxemburg	49	6.034	6.083
Tsjechië	6.698	1.290	7.988
Kroatië	334	1.233	1.567
Slovenië	23	-	23
Rusland	86	-	86
Denemarken	1.271	100	1.371
Griekenland	13	-	13
Zweden	30	84	114
Engeland	717	-	717
Slovakije	4.509	-	4.509
Noorwegen	117	-	117
<b>TOTAAL</b>	<b>2.586.763</b>	<b>1.343.204</b>	<b>3.929.967</b>

Het aantal aanloopbeurten van  
cruiseschepen in Zeebrugge  
gaat in stijgende lijn.  
De m/s "Queen Elizabeth II" van  
de Cunard Line meerde voor het  
tweede opeenvolgende jaar  
in Zeebrugge af.





## 1. ANALYSE VAN DE BELANGRIJKSTE TRAFIEKEN:

### Roro-verkeer:

#### Consolidatie op hoog niveau. Versteviging van de positie als tweede Europese haven voor de trafiek van nieuwe wagens.

Zoals reeds hoger vermeld, is de weerslag van de concurrentie van de Kanaaltunnel op het totaal van de roro-trafiek tussen Zeebrugge en Groot-Brittannië relatief beperkt. Wél zijn er enkele verschuivingen tussen de lijndiensten onderling en op de meeste werden zelfs recordcijfers bereikt.

Op praktisch alle diensten valt een gelijklopende verandering in de samenstelling van het verkeer te noteren, nl. minder begeleid vervoer maar daartegenover een toename van het niet-begeleid vrachtvervoer, vooral van containers.

P & O European Ferries had reeds in de loop van vorig jaar op de dienst tussen Zeebrugge en Felixstowe het aantal afvaarten van drie naar twee per 24 uur teruggebracht. De vracht op deze dienst is daardoor gedaald maar een belangrijk gedeelte ervan kon door de rederij afgeleid worden naar haar dienst op Dover die, in weerwil van de concurrentie van de tunnel, een recordcijfer bereikt heeft. Andere rederijen die varen op het zuiden van Engeland, leden wel trafiekverlies.

De diensten van Cobelfret op de havens langs de Theems hebben door een sterk tweede semester hun vorig niveau bereikt

terwijl de beide diensten van North Sea Ferries naar Hull en Middlesbrough recordcijfers bereikten.

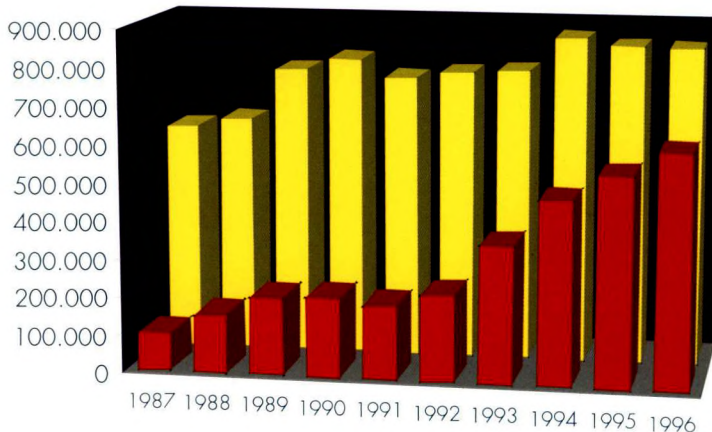
Dit is eveneens het geval voor de andere intra-Europese roro-diensten, nl. Fred Olsen Line op Noorwegen en Lineas Suardiaz op Spanje en Portugal. Deze laatste dienst werd tevens doorgetrokken naar Noord-Afrika waarbij thans ook de haven van Casablanca om de veertien dagen aangelopen wordt.

De nieuwe wagens zorgden dit jaar opnieuw voor de grootste groei, nl. een stijging met 11,5 % zodat het totaalcijfer thans 612.000 eenheden bedraagt. Zeebrugge verstevigt hierdoor zijn tweede plaats op de Europese ranglijst als verschepingshaven voor nieuwe wagens.

Binnen Europa worden de wagens vooral aan- en afgevoerd door de hogervermelde roro-rederijen. De uitvoer buiten Europa was bijzonder expansief; deze geschiedt met de grote PCTC's (pure car and truck carriers) van de rederijen Nosac en Wilh. Wilhelmsen naar het Verre Oosten en Australië/Nieuw-Zeeland en van Nasa naar Zuid-Amerika.

#### Roro trafiek

	Nieuwe wagens	Vracht-wagens
1987	97.396	602.946
1988	150.864	624.711
1989	201.263	765.429
1990	209.263	795.098
1991	192.635	748.314
1992	225.541	765.057
1993	360.479	773.486
1994	482.660	860.092
1995	548.948	842.293
1996	611.907	837.895







De trafiek van nieuwe wagens is dit jaar met 11,5% gestegen en vormt sinds enkele jaren de voornaamste groeisector (bijna verdrievoudigd sinds 1992). Deze trafiek is belangrijk voor de tewerkstelling in de haven, o.a. in het Carcenter Zeebrugge waar de wagens met diverse opties uitgerust worden voor hun verzending naar de verdelers.



## Containerverkeer:

### Méér containers met roro-schepen in het Europees verkeer.

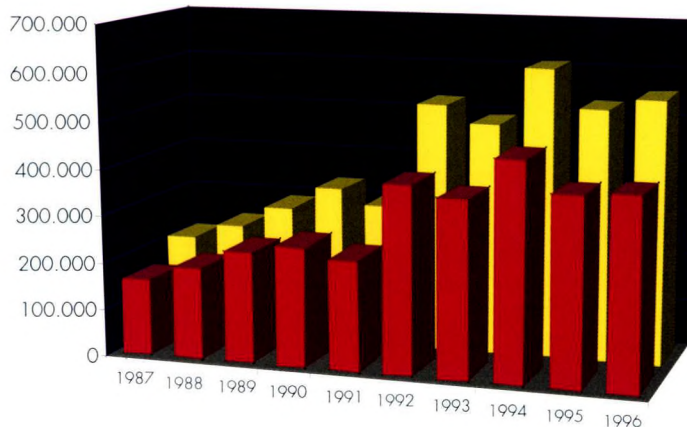
#### De eerste +4.000 Teu schepen doen hun intrede in Zeebrugge.

De tendens waarbij een toenemend aantal containers met roro-schepen vervoerd worden, heeft zich ook op alle diensten tussen Zeebrugge en Groot-Brittannië doorgezet.

Het globaal stijgingspercentage ervan bedraagt 7,5 %.

Het intercontinentaal containerverkeer werd door positieve en negatieve factoren beïnvloed:

- de wekelijkse aanloopbeurten van de containerschepen van de Taiwanese rederij Evergreen aan de Flanders Container Terminals vanaf 16 april. Aanvankelijk werd gesteld dat deze schepen voor een proefperiode van zes maanden Zeebrugge zouden aanlopen maar, zich baserend op de nautische mogelijkheden bij de aanloop van de schepen, de vlotte behandeling van de containers op de terminal en vooral, op het commercieel succes tijdens de proefperiode, besliste Evergreen lang voor het verstrijken van de vooropgestelde termijn, Zeebrugge als vaste aanloophaven te behouden. De Evergreen-schepen hebben een capaciteit van 4.229 Teu (of eenheden van 20 voet) en zijn ingezet in de "rond-de-wereld-dienst" die in westelijke richting door Evergreen verzekerd wordt (nl. vanuit het Verre Oosten richting Europa, de oost- en westkust van de V.S.A. en terug naar het Verre Oosten). Dergelijke rotatie biedt een snelle verbinding vanuit Zeebrugge naar de havens aan de oostkust van de V.S.A. (New York, Norfolk en Charleston), hetgeen bijzonder aantrekkelijk is voor de Europese verladers naar deze



havens. De uitvoertonnages liggen dan ook bijzonder hoog;

- het schrappen van de aanloopbeurten in Zeebrugge van de schepen van de rederijen Maersk/P & O Containers, dit uitsluitend ingevolge het stopzetten van de dienst die beide rederijen tot mei samen verzekerden tussen het Verre Oosten en Europa;
- het wegvallen van de aanloopbeurten door de schepen van de Belgische rederij A.B.C., dit ingevolge het faillissement van deze rederij;
- op twee intercontinentale containerdiensten in Zeebrugge namen de trafieken toe, nl. op de "South-Africa Europe Container Service" en op de dienst uit Australië en Nieuw-Zeeland die gemeenschappelijk door P & O Nedlloyd en Contship verzekerd wordt.

## Containertrafiek

### Containers Teu's

	Containers	Teu's
1987	161.977	209.140
1988	191.783	239.227
1989	234.076	288.187
1990	251.794	334.382
1991	233.111	303.955
1992	394.070	525.506
1993	373.312	490.025
1994	456.560	609.307
1995	390.972	528.470
1996	398.642	553.172

## Stukgoederenverkeer:

### Stijging onderbroken.

Het stukgoederenverkeer vertoont, na een steile opgang tijdens de voorbije jaren, een achteruitgang in enkele rubrieken.

Bij de trafiek van vers fruit en fruitsappen werd tijdens het eerste semester nog een recordoverslag bereikt; sinds de aanvang van het tweede semester echter lossen



bepaalde importeurs, om uiteenlopende redenen, in andere havens. De uitvoer van suiker en bloem blijft op hoog niveau maar bereikt niet de topcijfers van vorig jaar.

De trafiek van hout verdrievoudigde. Vooral uit Scandinavië werden belangrijke hoeveelheden aangevoerd die o.a. met de Nosac-schepen wederuitgevoerd werden. Een aantal nieuwe activiteiten en technieken werden in deze sector opgestart en ontwikkeld, vooral op het gebied van opslag, distributie en logistiek.

Op de Canada-terminal in de achterhaven werd een gedeelte van de gebouwen en kaaiterreinen door het distributiebedrijf Seapark, zusterbedrijf van Sea-Ro Terminal, in gebruik genomen, o.a. voor het vullen en ledigen van containers voor de rederij Cast en voor opslag, herverdeling en distributie van diverse goederen en voertuigen.

Contracten werden daarvoor afgesloten met diverse multi-nationale bedrijven, o.a. voor de distributie van tractoren en landbouwmachines, trekkers en lichte vrachtwagens, bosbouw- en landbouwproducten.

In het Flanders Cold Center wordt benevens diepgevroren vlees uit Nieuw-Zeeland ook vlees uit Amerika aangevoerd voor tijdelijke opslag in afwachting van distributie of verdere verwerking.

### **Vloeibare producten:**

#### **Tijdelijk verminderde aanvoer van vloeibaar aardgas maar stijging van de brandstoffen en de melasse.**

Ingevolge onderhoudswerkzaamheden aan de vloeibaarmakingseenheid in de haven Arzew, kon minder aardgas uit Algerië aangevoerd worden. De grotere aanvoer

van melasse en van vloeibare brandstoffen kon het verlies in de sector van de vloeibare producten niet volledig goedmaken.

### **Stortgoederen:**

#### **Bestendige zwakte in deze sector.**

De aanvoer van kolen verliep opnieuw in dalende lijn en ligt, samen met deze van vloeibaar aardgas, voor 60 % aan de basis van het huidige trafiekverlies. Het transitverkeer van kolen naar andere havens werd dit jaar niet hernomen en de sluiting van de cokesfabriek deed de aanvoer van kolen en de afvoer van cokes bij dit bedrijf wegvallen.

Door de mindere aanwending van erts in de staalindustrie liep de ertsaanvoer terug.

Het geringe aandeel van de binnenscheepvaart in het geheel van het maritieme verkeer in de haven, bevestigt eens te meer de noodzaak van de aanpassing op korte termijn, van de bestaande binnenscheepvaartkanalen tussen de haven en het hinterland. Op middellange termijn kan een structurele oplossing alleen geboden worden door de aanleg van een volledig nieuw kanaal, geschikt voor grote binnenschepen en duwvaartkonvoien, nl. het Noorderkanaal.

De aanvoer van bouwmaterialen daalde terwijl de trafieken van granen en vooral van soda-ash in belangrijke mate toenamen.

In de binnenhaven van Brugge zijn enkele nieuwe trafieken tot stand gekomen, o.a. landbouwproducten, veevoeders en turf.

Op industrieel vlak valt op het industrieterrein Herdersbrug langs het Boudewijnkanaal de nieuwe vestiging van



Donaldson Europe te vermelden, een dochteronderneming van Donaldson Company Inc. met hoofdzetel in Minneapolis, Minnesota, U.S.A.

De nieuwe fabriek, met een oppervlakte van 10.000 m<sup>2</sup> op een terrein van 4 ha, produceert industriële stof- en rookfilters en filtersystemen voor gasturbines in elektriciteitscentrales. In de nieuwe vestiging werken momenteel 70 personen en dit zou later op circa 120 kunnen gebracht worden.

Onmiddellijk palend aan deze vestiging zijn de werken volop in uitvoering voor de oprichting van de eerste productie-eenheid van 460 MW van de elektriciteitscentrale. Deze centrale zal van het van het STEG-type zijn (stoom- en gasturbine-eenheid) en dus volledig op aardgas gestookt worden. De ingebruikstelling ervan is voorzien voor het einde van het jaar. Op de transportzone in Zeebrugge werden diverse concessies verleend aan verschillende transport-, expeditie- en opslagbedrijven en andere havengebonden en dienstverlenende bedrijven.

Het eindpunt van de gaspijpleiding (de Interconnector), momenteel in aanbouw tussen Zeebrugge en Bacton in Groot-Brittannië, en het station voor de ontvangst en de verzending van aardgas, worden eveneens op de transportzone ingeplant.

## **2. PROMOTIONEEL BELEID:**

Zoals vorige jaren werd de promotie voor de haven gevoerd met de bedoeling de mogelijkheden ervan beter te doen kennen bij het potentiële cliënteel in binnen- en buitenland.

De activiteit in de haven bestaat echter uit diverse deeltrafiek en deelmarkten, elk met eigen structuren, gebruiken en wetmatigheden die elk een eigen benadering vergen. Contacten met elk van deze deelmarkten zijn dus noodzakelijk.

De rederijen vormen de voornaamste doelgroep van de havenpromotie. Vooral zij moeten de mogelijkheden van Zeebrugge kennen vooraleer de beslissing te nemen deze op te nemen als aanloophaven in een of meer van hun vaarroutes. De informatie die zij nodig hebben omvat o.a. inlichtingen over de nautische toegankelijkheid van de haven, de technische uitrusting, de productiviteit, de tarieven, verbindingen met het hinterland, operationele en logistieke gegevens.

Voor de intra-Europese diensten kan de promotie meestal beperkt blijven tot de Europese rederijen, voor de intercontinentale diensten echter moet deze op wereldvlak gebeuren.

Meer dan ooit voorheen is de rederijwereld thans volop in beweging. De kostprijs van de huidige grote schepen is zodanig hoog dat een rederij niet meer alléén de investeringen kan opbrengen en derhalve tot samenwerking met andere rederijen gedwongen wordt. Samenwerkingsverbanden met rederijen uit verschillende continenten worden afgesloten, fusies komen tot stand tussen rederijen die voordien concurrenten waren. Deze ingrijpende en mondiale veranderingen vergen een permanente opvolging en dus een voortdurend contact met de nieuw gevormde groepen.







De veranderingen en de schaalvergroting in de scheepvaart dwingen ook de overslag- en stouwerijbedrijven tot de uitbreiding van bestaande terminals en tot het bouwen van nieuwe. Meestal kan dit in de eigen haven gebeuren maar dit kan ook in een andere haven noodzakelijk zijn, zeker als stouwerijen hun diensten gelijktijdig in meerdere havens willen aanbieden.

Het nemen van participaties in of de volledige overname van bestaande stouwerij-bedrijven, in de eigen of in een andere haven, zijn aan de orde van de dag. Ook deze mutaties vergen een constante opvolging.

Goederenstromen verplaatsen  
zich naar andere havens,  
nieuwe trafieken komen tot  
stand.



Weten waarom  
deze zich  
verplaatsen en wat kan  
gedaan worden om  
nieuwe trafieken aan te  
trekken, vergt eveneens  
permanent contact met exporteurs  
en importeurs, met verscheperen en  
ontvangers, met rederijen en andere  
vervoersmodi.

Deze commerciële en promotionele politiek kan diverse vormen aannemen: promotiedagen en prospectiereizen in en buiten Europa, havenbezoeken voor binnenlandse en vreemde delegaties, deelname aan vakbeurzen en tentoonstellingen, verspreiden van informatieve drukwerken en ander promotiemateriaal.

Daarom werden in samenwerking met A.P.Z.I. twee promotiedagen ingericht, nl. in Glasgow op 12 juni en in Basel op 4 december, twee steden die enerzijds voor de trafieken op Groot-Brittannië en anderzijds voor het vervoer en de distributie naar het hinterland van Zeebrugge van groot belang zijn.

Aan diverse tentoonstellingen in binnen- en buitenland werd deelgenomen, o.a. aan de "Internationale havententoonstelling" en "TransPort '96" in Antwerpen, aan "Intermodal Transport" in Atlanta en aan "RoRo 96" in Lübeck, de belangrijkste Europese tentoonstelling met congres op het vlak van het roro-vervoer.

In het "Flagstaff House Museum of Teaware" in Hong Kong opende de Minister-president van de Vlaamse Regering, de heer Luc Van den Brande, in april de tentoonstelling "Teatime in Flanders", ingericht door het Havenbestuur. Het begeleidende gelijknamige boek is een oriënterend werk dat o.a. handelt over de bloeiende theehandel tussen China en Vlaanderen in de eerste helft van de 18e eeuw. Voor deze tentoonstelling, die een belangrijke bijdrage vormde tot de naambekendheid van Zeebrugge in het Verre Oosten, verleende de Vlaamse Regering de titel van "Culturele ambassadeur voor Vlaanderen 1996" aan het Havenbestuur.

De uitgifte en wereldwijde verspreiding van het tweemaandelijks tijdschrift "Zeebrugge News" werd eveneens in samenwerking met A.P.Z.I. stipt verzorgd.

*De voornaamste transportmodi  
voor het landvervoer naar en  
van de haven zijn:*

*het wegvervoer : 65%,*

*het spoorvervoer : 15%*

*en het vervoer met zee-*

*en binnenvaartlichters : 5%.*



Voor de promotie van de fruittrafiek in Zeebrugge werd op 21 en 22 september een speciaal "fruitweekend" georganiseerd waarbij aan tal van Europese en vreemde fruitexporteurs en -importeurs de mogelijkheid geboden werd om de moderne installaties voor het lossen van fruitschepen, de behandeling, opslag en verzending van fruit in Zeebrugge te bezichtigen. Naar aanleiding daarvan publiceerde het Havenbestuur een aantrekkelijke brochure die de betekenis van Zeebrugge als "European Food Centre" in binnen- en buitenland moet bekendmaken.

De promotionele videofilm werd volgens de jongste ontwikkelingen in de haven bijgewerkt en op grote schaal verspreid ter gelegenheid van de bezoeken in de haven en de promotiereizen in het buitenland.

Naast de gedrukte en visuele promotiemiddelen, kan ook elektronische informatie aangemaakt en verspreid worden. De haven beschikt immers sinds het begin van het jaar over een eigen viertalige site op het Internet (URL: <http://www.zeebruggeport.be>). Via het e-mail adres ( [mbz@unicall.be](mailto:mbz@unicall.be)) kan ook elektronische post uitgewisseld worden.

Ook Z.E.D.I.S. (Zeebrugge Electronic Data Interchange Systems) kwam dit jaar tot stand.

Het is een gemeenschappelijk initiatief van het Havenbestuur en A.P.Z.I. met de bedoeling het uitwisselen op elektronische wijze te bevorderen van gegevens over de scheepvaart tussen diverse havengebonden bedrijven en instellingen in en buiten Zeebrugge.

Als belangrijkste punt dient vermeld dat, in de optiek van de verdere uitbreiding en internationalisering van de promotie, prospectie en contacten, de Directie beslist

heeft de Handelsdienst als een afzonderlijke afdeling uit te bouwen. Ze heeft de geschikte personen weten aan te trekken die garant staan voor een dynamische aanpak daarvan.

### **3. VOORUITZICHTEN:**

Bij de analyse van de cijfers is gebleken dat de minst goede resultaten vooral tijdens het tweede en het derde kwartaal behaald werden maar dat reeds in het vierde kwartaal tekenen van herstel waar te nemen zijn. Dit laat een zeker optimisme toe voor de toekomst.

O.a. door het feit dat de Britse exportgerichte economie een snellere groei kent dan de continentale, wordt verwacht dat het vrachtvervoer tussen het continent en Groot-Brittannië verder zal toenemen. Voor de periode tussen 1998 en 2008 voorspelt men zelfs een groei van het vrachtverkeer à rato van 4 % per jaar hetgeen betekent dat het roro-verkeer op het Kanaal en de Noordzee in die periode ongeveer zou verdubbelen.

Het ongeval in de Kanaaltunnel bracht een verschuiving van de vracht teweeg ten voordele van het roro-verkeer. Belangrijk echter is dat bewezen werd dat de transportondernemingen en de industrie, aan beide zijden van de tunnel, niet van deze transportmodus alléén afhankelijk wensen te zijn en dus steeds per schip zullen blijven vervoeren.

Anderzijds hebben de verschillende veerbootmaatschappijen die actief zijn op de korte Kanaalroute en de Noordzee, in de voorbije maanden enkele herschikkingen doorgevoerd, of hebben deze nog in voorbereiding, die hen in staat moeten stellen niet alleen aan de concurrentie van de tunnel het hoofd te bieden maar vooral te anticiperen op het verwachte grotere vrachtaanbod.



De transactie waarbij P&O European Ferries de 50 % aandelen van Nedlloyd in North Sea Ferries heeft overgenomen, heeft de nieuwe maatschappij P & O North Sea Ferries doen ontstaan die, naast de N.S.F. diensten op Hull en Middlesbrough, ook instaat voor de uitbating van de lijn tussen Zeebrugge en Felixstowe en tevens optreedt als agent voor de Zeebrugge-Dover-dienst die in combinatie met een andere rederij zal gevaren worden.

Het Havenbestuur verwacht positieve resultaten van deze herschikkingen en wil beslist ook het zijne daartoe bijdragen, niet enkel door de haventarieven op hetzelfde peil te handhaven maar tevens door een aantal werken uit te voeren die op korte en middellange termijn, aan het ro-ro-verkeer verdere uitbreidingsmogelijkheden zullen bieden.

Het bouwen van de nieuwe ro-ro-terminal met de twee aanlegbruggen in het Wielingendok, is de eerste stap in deze richting. Deze uitbreiding is noodzakelijk want beide bruggen zullen na afwerking onmiddellijk in gebruik worden genomen.

De kaaiterreinen rond het Wielingendok werden in concessie gegeven aan twee stouwerijen die ieder een van de bruggen in gebruik zullen nemen.

Aan C.T.O./Hessenatie werd een terrein van circa 10 ha ten zuiden van het dok in concessie gegeven, bestemd voor een nieuwe trafiek van stukgoederen.

Sea-Ro Terminal zal haar concessie langs de oostkaai van het dok o.a. aanwenden voor een gedeeltelijke herschikking van de bestaande trafieken op de Zweedse kaai en in het Britannia-dok.

De rederij Cobelfret heeft vanaf begin maart het aantal afvaarten naar Purfleet van vier op vijf per dag gebracht.

Vanaf begin april zal de rederij Dart Line een nieuwe dienst verzekeren tussen Zeebrugge en de haven van Dartford op de Theems dicht bij Londen. Per dag zullen twee afvaarten geboden worden.

De Noorse rederij Fred Olsen Line, die een wekelijkse dienst tussen Zeebrugge en Oslo en een drietal andere havens in Noorwegen verzekert, voorziet om schepen met een grotere capaciteit in te leggen en het aantal aanlegbeurten te verdubbelen.

Voor de trafiek van nieuwe wagens mag, rekening houdend met de thans lopende en in het vooruitzicht gestelde contracten, een verdere uitbreiding verwacht worden.

Teneinde de aanlevering van nieuwe wagens en andere voertuigen langs de weg en per spoor en de afvoer ervan per schip naar landen binnen of buiten Europa efficiënt te doen verlopen, zal Sea-Ro Terminal een verbinding en een betere integratie tussen het Britannia-dok in de voorhaven en de Canada-terminal in de achterhaven tot stand brengen.

Ook in de sector van het containerverkeer en de -behandeling zijn enkele beslissingen genomen en herschikkingen doorgevoerd die de trafieken in gunstige zin kunnen beïnvloeden.

De rederij Evergreen heeft maanden terug reeds bevestigd haar wekelijkse aanlegbeurten in Zeebrugge verder te zetten. Gezien het toenemend vrachtvolume dat voor verschepping aangeboden wordt, zullen de trafiekcijfers op deze dienst dus verder toenemen.

Tussen de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen en Hessenatie is een akkoord gesloten waarbij deze laatste, met ingang van 1997 een economisch samenwerkingsakkoord aangaat met de stouwerij Ferry Boats en





*Fruit, landbouw- en voedingsproducten vormen de basistrafieken van het "European Food Centre" in Zeebrugge.*

zelf instaat voor de uitbating van de "Ocean Containerterminal Hessematie Zeebrugge" of "O.C.H.Z.".

In het kader van het moderniserings- en uitbreidingsprogramma dat op deze terminal reeds in uitvoering was, werden op de oostkaai reeds twee super post-panamax containerkranen in gebruik gesteld en een derde is besteld. De baggerwerken zijn beëindigd in de toegangseul en langs de oostelijke kaaiwand waar thans overal een diepte van 14 m voorhanden is. Ook zijn de werken in uitvoering voor de verlenging van deze kaaiwand met bijkomend 300 m op een waterdiepte tot 15 m. Na voltooiing ervan zal de lengte van deze oostkaai 900 m bedragen en de oppervlakte van de terminal zal daardoor op 45 ha gebracht worden.

Ook hier verwacht het Havenbestuur dat de modernisering en uitbreiding van deze terminal, het aantrekken van bijkomende trafieken voor gevolg zal hebben.

Vanaf eind januari meren de schepen van de rederij Evergreen, waarvoor de stouwerij Hessematie sinds de eerste aanlegbeurt een onderaannemingscontract met Flanders Container Terminals afgesloten had, aan de oostkaai van de O.C.H.Z.- terminal af.

Door het verlengen van bestaande en het afsluiten van nieuwe contracten, mag een heropleving in de fruittrafiek verwacht worden. Vanaf januari loopt reeds een eerste nieuw contract. De groep Boniban voert wekelijks bananen uit Mexico aan en dit betekent op jaarbasis een trafiek van circa 75.000 ton. Andere contracten zijn nog in onderhandeling.

De invoer van kiwifruit uit Nieuw-Zeeland naar Europa zal opnieuw uitsluitend via Zeebrugge verlopen terwijl ook de aanvoer van gekoeld en diepgevroren vlees uit dit land eveneens op een hoog peil zal blijven.

Ook de trafiek van agri-bulk, o.a. suiker, bloem en aardappelen, gaat in stijgende lijn. C.T.O. ontving trouwens het kwaliteitslabel ISO 9002 voor de vakkundige behandeling van suiker op de terminal in de achterhaven.

Na beëindiging van de onderhoudswerkzaamheden aan de terminal in Arzew, zal de aanvoer van vloeibaar gemaakt aardgas uit Algerië terug op wekelijkse basis verlopen zodat opnieuw het peil van voorheen bereikt zal worden.

Het transitverkeer van kolen met bestemming Groot-Brittannië zal gedeeltelijk hernemen.

In de binnenhaven van Brugge bouwt de goederenbehandelaar Seaport Shipping and Trading nieuwe loodsen voor de behandeling van bijkomende trafieken van agri-bulk en veevoeders.







## MILIEU EN VEILIGHEID IN DE HAVEN EN OMGEVING

De diversiviteit van de activiteiten en van het goederenpakket in het havengebied, vereisen het treffen van maatregelen ter vrijwaring en verbetering van het milieu en de veiligheid. Dit is des te meer noodzakelijk gezien de haven nauw omsloten is door woonkernen en zones voor ontspanning met een grote concentratie van personen.

De maatregelen opgelegd door de overheid voor de vrijwaring van het milieu en het verzekeren van de veiligheid in de haven, worden dan ook stipt nageleefd. Bovendien heeft het Havenbestuur zelf een aantal maatregelen getroffen die specifiek gericht zijn op de activiteiten en de gebeurtenissen in de haven.

Enkele voorbeelden:

- als uitvoering van de procedures voorzien in het bodemsaneringsdecreet van 22 februari 1995, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 29 april 1995, heeft het Havenbestuur opdracht gegeven aan ERM Mechelen, een terzake erkend en bevoegd bedrijf, om een oriënterend bodemonderzoek uit te voeren in de haven. Ook de private bedrijven die gronden in concessie hebben, hebben aangedrongen om dit bodemonderzoek overeenkomstig het bodemdecreet te laten uitvoeren;
- aan de firma MARPOZ werd een concessie verleend voor het oprichten van een ontvangstinstallatie waar alle binnen het havengebied opgehaalde industriële residuen, afvalolie, giftige en gevaarlijke stoffen samengebracht en op een deskundige wijze verwerkt en onschadelijk gemaakt worden;
- met de firma Depauw en Stokoe N.V., een onderneming behorend tot SGS België, op haar beurt behorend tot de internationaal verspreide "Société Générale de Surveillance", werd een overeenkomst afgesloten voor het verstrekken van advies met betrekking tot het vervoer en de behandeling van gevaarlijke stoffen en het uitvoeren van controles op alle terminals en bij alle bedrijven in de haven;
- in 1993 heeft het Havenbestuur opdracht gegeven aan Belconsulting N.V. voor het uitvoeren van een MER (milieueffectenrapport) voor de volledige uitbouw van de westelijke buitenhaven. Deze studie zet het licht op groen voor de uitvoering van de werken. Nochtans is uit deze studie ook gebleken dat op de niet bebouwde terreinen in de buitenhaven thans een gebied ontstaan is waar veel vogelsoorten, vooral doortrekkende en overwinterende steltlopers, strandplevieren, de visdief, de dwergstern en de grote stern een rust- en broedplaats vinden. Door de verdere uitbouw van de buitenhaven zullen de nieuwe en pas ontstane broedarealen van deze vogelsoorten grotendeels terug verdwijnen. Als milieucompenserende maatregel wordt daarom door het Vlaams Gewest gedacht aan de aanleg van een (schier)eiland nabij de buitenhaven. In aansluiting op het rapport voor de volledige haven, heeft het Havenbestuur dan ook aan Belconsulting N.V. opdracht gegeven om een aanvullend MER te maken voor de aanleg van dit eiland speciaal bedoeld voor het overwinteren van de stern.



## PERSONEELS- ANGELEGENHEDEN

In toepassing van het door de Vlaamse regering op 1 juni 1995 goedgekeurd personeelsstatuut werd een aangepast organogram uitgewerkt en werden zes afdelingen opgericht. In dit verband werden de Handelsdienst en de Public Relationsdienst opgesplitst.

Tevens werd, in het kader van de in de statuten voorziene procedure voor het evalueren van het personeel, overgegaan tot het aanduiden van evaluatoren, die in de loop van de maand september een opleidingscyclus hebben gevolgd.

Anderzijds werd gestart met het opstellen van een programma van permanente vorming. In deze optiek werd onder meer met de Vlaamse Gemeenschap een protocol afgesloten waarbij de personeelsleden van de M.B.Z. kunnen deelnemen aan de vormingsactiviteiten ingericht door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Personeelsontwikkeling, afdeling Vorming.

Op 31 december 1996 waren 176 personeelsleden in dienst waarvan 153 statutairen en 23 contractuelen.

## FINANCIEEL OVERZICHT

De winst over 1996 bedraagt 102.370.007 BEF.  
Ter aanvulling volgend financieel schema (in 10<sup>6</sup> BEF):

	1996	1995
Inkomsten (1)	1.137,4	1.311,8
Uitgaven (1) (2)	1.035	1.196,6
Winst	102,4	115,2
Afschrijvingen	134,9	144,5
Waardeverminderingen	-	-
Voorzieningen	0,1	-12,0
Cash-flow	237,4	247,7

Hieruit blijkt:

- dat de winst met 12,8 miljoen BEF gedaald is;

Dit is vnl. te wijten aan

- de voorziening over een vol jaar voor de concessievergoeding die M.B.Z. aan het Vlaams Gewest dient te betalen;
  - de daling van de personeelskosten en van de pensioenbijdragen;
  - de daling van de havenrechten en van de verhuring van haventerreinen;
  - de verwezenlijkte meerwaarde bij de realisatie van vaste activa;
  - de stijging van de kosten verbonden aan schulden;
  - het wegvallen van de bijzondere bijdrage aan de stad Brugge.
- dat de afschrijvingen werden verminderd met 9,6 miljoen BEF;
  - dat de voorzieningen met 12,1 miljoen BEF zijn gestegen;
  - dat de cash-flow met 10,3 miljoen BEF is gedaald wat een onmiddellijk gevolg is van de daling van de winst.

- (1) In ontvangsten en uitgaven zijn 24,8 miljoen BEF begrepen (86,5 miljoen in 1995) voor baggerwerken uitgevoerd voor rekening van het Vlaams Gewest en renovatiewerken aan Leopold II-dam.
- (2) Afschrijvingen inbegrepen.



*Enkele van de belangrijkste  
infrastructuurwerken in  
Zeebrugge zijn o.a. de bouw van  
twee nieuwe aanlegplaatsen  
voor roro-schepen in het  
Wielingendok, de nieuwe  
Herdersbrug over het  
Boudewijnkanaal in Dudzele en  
de zuidelijke havenrandweg, het  
tunnelcomplex op het kruispunt  
van de Kustlaan en de Baron de  
Maerelaan, de aanleg van  
nieuwe wegen en sporen in de  
westelijke buitenhaven.*





## I. Werken uitgevoerd door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur

### 1. Inleiding

Ingevolge het "Decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993 van het Vlaams Gewest" van 18 december 1992 (B.S. van 29 december 1992) dienen vanaf 1993 de havenbesturen op te treden als bouwheer voor alle werken uitgevoerd binnen hun concessiegebied.

Via een samenwerkingsprotocol worden de uitvoering en de leiding van de werken toevertrouwd aan de afdeling Waterwegen Kust van het Vlaams Gewest.

Het Vlaams Gewest kan in principe voor volgende percentages subsidiëren:

- |                        |       |
|------------------------|-------|
| • baggerwerken         | 100 % |
| • infrastructuurwerken | 60 %  |
| • restauratiewerken    | 80 %  |

### 2. Albert II-dok

De wegeniswerken in de toegang tot dit dok werden verder uitgevoerd en een brug werd gebouwd in de toegang naar de terminal van P & O North Sea Ferries. De uitgaven voor deze werken bedragen respectievelijk 45.008.000 BEF en 39.595.000 BEF.

De baggerwerken werden eveneens uitgevoerd voor de verdieping van de zuidelijke kaai van het Albert II-dok. De specie afkomstig van deze baggerwerken werd aangewend om

bijkomende terreinen in het westelijk havenareaal aan te leggen. Deze werken bestaan uit het verbreden van de toegang tot het Albert II-dok voor een bedrag van 58.718.000 BEF en het verbreden van het dok zelf voor een bedrag van 49.115.000 BEF.

### 3. Wielingendok

Voor de bouw van de aanlegsteiger in het Wielingendok werd een bijkomend bedrag van 52.544.000 BEF goedgekeurd. Hiermee kan de aanlegsteiger uitgerust worden met twee volwaardige diepzee-aanlegplaatsen voor roro-schepen. De werken zijn in uitvoering en zullen voltooid zijn in mei 1997.

Ter voorkoming van zoutwaterspray bij golfovertopping van de westelijke dam, wordt een beschermmuur gebouwd aan de westrand van de voor C.T.O./Hessenatie in uitvoering zijnde terminal ten zuiden van het Wielingendok.

Door het Vlaams Gewest werd een openbare aanbesteding uitgeschreven voor de bouw van 750 m stormmuur bestaande uit drie lagen hoog gestapelde damdeklaagelementen van 25 ton elk, van hetzelfde type zijn als de bestaande betonnen dekblokken van de strekdammen.

Voor het leveren en plaatsen van deze blokken werd door M.B.G. N.V. uit Antwerpen de laagste offerte ingediend, nl. 36 miljoen BEF.

De werken zijn gestart begin februari 1997.



De baggerwerken voor de verbetering van de toegankelijkheid van het Wielingendok werden eveneens aangevat. De eerste fase, voor een bedrag van 77.597.000 BEF, werd reeds uitgevoerd; de tweede fase, voor een bedrag van 59.666.000 BEF, wordt voltooid in februari 1997.

#### **4. O.C.H.Z.-terminal**

De werken voor de O.C.H.Z.-terminal werden aanbesteed. Het betreft de afbraak van bepaalde constructies, o.m. steigers en de oude aanlegpost van de treinferries teneinde de verlenging van de oostelijke kaaimuur van het Westerhoofd mogelijk te maken. Deze werken starten in maart en de kostprijs ervan bedraagt 18.849.000 BEF.

Het tweede en belangrijkste deel is het bouwen van 300 m kaaimuur als verlenging van de oostelijke kaaimuur. Deze werken zullen door de firma Depret N.V. uit Zeebrugge uitgevoerd worden voor een bedrag van 398.747.000 BEF en zullen in mei aangevat worden.

Samen met deze werken dient de loods met de Beasac-installatie omgebouwd te worden tot een loods voor de hydrografie en de hydrometeo. De Beasac-installatie wordt naar een andere locatie in het havengebied overgebracht. De werken vergen een investering van 45 miljoen BEF en starten in april.

#### **5. Renovatie Leopold II-dam**

De werken worden verdergezet en voor de laatste fase ervan wordt een bedrag van ongeveer 100 miljoen BEF besteed.

#### **6. Wegeniswerken**

Het tunnelcomplex aan de Baron de Maere en de Kustlaan werd volledig opengesteld voor het verkeer op 11 juli.

Te vermelden valt dat de aannemer als bijkomende opdracht ook de brug in de New Yorklaan volledig vernieuwd heeft.

#### **7. Onderhoudswerken**

Een bedrag van 65 miljoen BEF werd uitgetrokken om allerlei onderhoudswerken in de haven uit te voeren.

### **II. Werken uitgevoerd door de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen**

#### **1. Met subsidie vanwege het Vlaams Gewest.**

- De nieuwe Herdersbrug over het Boudewijnkanaal te Dudzele werd op 3 januari 1996 in dienst gesteld. Het bedrag van de aanbesteding van de burgerlijk bouwkundige werken was 89.885.050 BEF.  
Aannemer: Depret N.V. uit Zeebrugge. De elektromechanische uitrustingen werden voltooid zodat de bediening van de nieuwe Herdersbrug thans gebeurt vanaf de zesde verdieping van het Pierre Vandammehuis te Zeebrugge. Aannemer: Egemin N.V. uit Schoten. Bedrag van de aanbesteding: 53.798.078 BEF.
- In het kader van de bouw van de zuidelijke kaaimuur van het Albert II-dok in de westelijke buitenhaven werden bijkomende wegeniswerken uitgevoerd. Aannemer: C.F.E.-M.B.G. N.V. uit Antwerpen.  
Goedgekeurde overeenkomsten:
  - Deelcontract V t.b.v. 48.294.296 BEF.
  - Deelcontract VI t.b.v. 45.008.650 BEF.
- De werken werden gestart voor de vijfde fase van de herstelling en de renovatie van de kaaimuur van de Leopold II-dam. Aannemer: TV Smet Boring - Interisol uit Zwijndrecht. Bedrag van de onderhandse overeenkomst: 99.998.863 BEF.



De werken omvatten de restauratie van de kaaimuur zodat deze kan uitgerust worden voor een bargeterminal.

- Voor de verdere afwerking van de tweezijdige aanlegsteiger van het Wielingendok werd een eerste verrekening opgesteld en goedgekeurd door het Vlaams Gewest.

Bedrag van de verrekening:

52.544.141 BEF.

Aannemer: M.B.G. N.V. uit Antwerpen.

## 2. Werken volledig gefinancierd door de M.B.Z.

- De automatisering van de verbindingssluis te Brugge werd uitgevoerd.

De aandrijvingen van de acht puntdeuren en de drie verlaatschuiven werden vernieuwd d.m.v. elektromotoren en tandlat/spindelaandrijvingen.

De bediening van de sluis kan gebeuren zowel ter plaatse als vanuit het kantoor van de sluismeester.

De kostprijs van de werken, uitgevoerd door de aannemer C.E.I. Elektrotec N.V. uit Zaventem, bedroeg 19.833.183 BEF.

- De verharding van de terreinen van de carferry-terminal te Zeebrugge werd verder uitgevoerd door de firma Aswebo N.V. uit Drongen.

Bedrag van de aanbesteding:

34.791.100 BEF.

- In het Pierre Vandammehuis te Zeebrugge werden verbouwings- en uitbreidingswerken aangevat teneinde de diensten van de M.B.Z. die thans nog in Brugge zijn, eveneens in dit gebouw onder te brengen. In 1997 zullen dus alle diensten van de M.B.Z. te Zeebrugge gecentraliseerd worden. De werken worden uitgevoerd door de aannemer Depret N.V. uit Zeebrugge.





# ALGEMENE SCHEEPVAARTBEWEGING

tabel 7

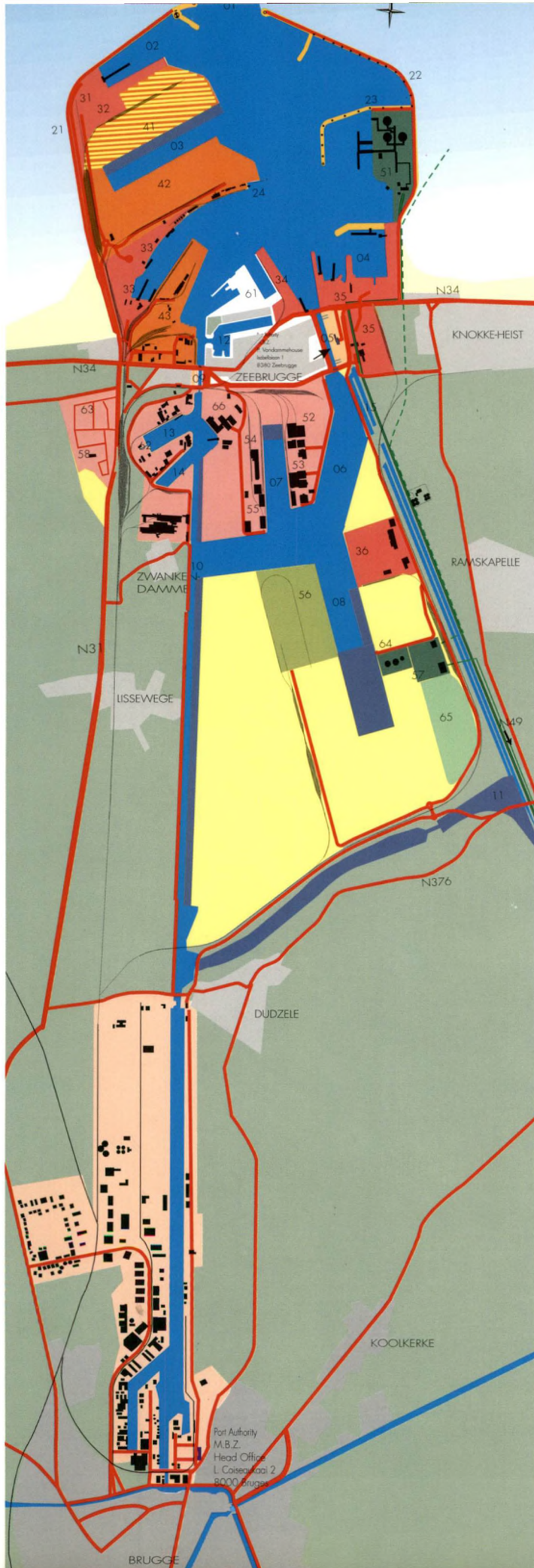
*Evolutie  
van de zee- en  
binnenscheepvaart vanaf 1950*

Zeescheepvaart						Binnenscheepvaart	
Lading in ton							
Jaar	Aantal schepen	Tonnen- maat (*)	Aanvoer	Afvoer	Totaal	Aantal schepen	Lading in ton
1950	911	1.208.114	153.879	186.861	340.740	991	237.887
1951	826	1.422.314	347.994	184.216	532.210	1.220	351.609
1952	762	1.220.041	348.384	159.213	507.597	1.566	484.941
1953	926	1.317.200	349.258	203.199	552.457	1.876	626.921
1954	1.257	1.774.399	292.944	267.959	560.903	1.607	559.218
1955	1.471	2.056.069	485.335	336.438	821.773	2.090	656.133
1956	1.723	2.234.239	676.722	390.042	1.066.764	2.026	677.561
1957	1.597	2.252.911	745.382	337.652	1.083.034	1.691	561.027
1958	1.711	2.959.788	643.344	462.465	1.105.809	1.403	485.308
1959	1.683	2.820.383	690.342	413.487	1.103.829	1.776	632.468
1960	1.679	2.825.707	792.092	420.467	1.212.559	2.544	926.531
1961	1.774	2.603.520	728.161	403.619	1.131.780	2.238	812.760
1962	2.012	3.263.289	971.583	532.284	1.503.867	2.106	760.773
1963	1.917	3.226.360	1.442.907	532.588	1.975.495	1.731	659.019
1964	2.061	3.654.116	1.501.562	489.778	1.991.340	1.882	701.110
1965	2.280	3.761.257	1.638.333	568.470	2.206.803	1.918	718.889
1966	2.543	4.046.181	1.529.621	540.648	2.070.269	1.682	622.513
1967	3.232	8.238.972	1.578.830	555.702	2.134.532	1.574	533.870
1968	4.200	13.000.840	4.372.733	774.150	5.146.883	1.450	498.785
1969	4.436	18.007.428	8.032.297	964.808	8.997.105	1.550	529.230
1970	4.691	18.765.107	8.332.853	1.177.176	9.510.029	1.776	591.787
1971	4.746	22.471.052	8.816.590	1.284.994	10.101.588	1.546	492.740
1972	5.658	26.865.697	8.768.656	1.766.647	10.535.303	1.497	471.039
1973	6.105	29.545.756	10.478.291	2.216.662	12.694.953	1.686	544.072
1974	6.796	32.540.898	11.272.168	2.771.601	14.043.769	1.748	592.425
1975	7.452	35.987.300	9.465.970	2.639.329	12.105.299	1.244	414.508
1976	7.593	36.510.967	9.828.182	2.700.207	12.528.389	1.835	623.090
1977	8.373	39.653.979	9.727.783	3.182.712	12.910.495	1.531	501.872
1978	8.700	42.001.345	10.028.139	3.437.560	13.465.699	1.481	550.654
1979	9.043	45.163.466	10.884.931	4.190.686	15.075.617	1.802	756.633
1980	9.550	48.212.149	10.087.862	4.101.620	14.189.482	1.856	829.932
1981	9.043	45.367.826	8.551.696	4.289.426	12.841.122	1.654	743.692
1982	8.625	39.287.466	5.241.745	4.096.982	9.338.727	1.643	742.889
1983	8.930	39.381.994	5.686.513	4.617.988	10.304.501	1.482	587.265
1984	9.775	41.106.397	6.226.407	5.774.757	12.001.164	1.826	781.239
1985	9.956	42.310.502	7.351.794	6.813.874	14.165.668	1.140	468.822
1986	10.085	42.451.419	7.935.961	7.188.464	15.124.425	1.392	629.831
1987	10.072	48.071.498	9.725.431	7.887.119	17.612.550	1.292	530.880
1988	9.039	48.306.273	11.469.048	8.581.037	20.050.085	1.149	485.573
1989	11.114	59.621.799	15.667.642	10.138.889	25.806.531	1.039	451.181
1990	11.321	66.765.891	19.488.662	10.860.491	30.349.153	1.295	519.509
1991	11.229	66.465.833	19.625.631	11.227.178	30.852.810	1.168	558.507
1992	10.457	72.246.177	21.509.575	11.931.812	33.441.387	1.162	524.075
1993	10.694	71.910.970	18.629.295	12.807.229	31.436.524	1.127	407.078
1994	10.549	72.889.544	20.106.673	12.779.543	32.886.216	1.380	596.777
1995	10.396	73.542.362	18.650.656	11.922.715	30.573.371	956	565.247
1996	9.571	68.104.738	17.185.519	11.313.758	28.499.278	729	360.834

(\*) tot 1996 in B.N.T.; vanaf 1967 in B.R.T. en vanaf 1985 in B.R.T. of B.T.



# PLAN VAN DE HAVEN



- 01 Pas van het Zand
- 02 Wielingendok
- 03 Albert II-dok
- 04 Brittaniadok
- 05 P. Vandammesluis
- 06 Verbindingsdok
- 07 Noordelijk Insteekdok
- 08 Zuidelijk Insteekdok
- 09 Visartsluis
- 10 Boudewijnkanaal
- 11 Ontworpen Noorderkanaal
- 12 Prins Albertdok
- 13 Prins Filipdok
- 14 Ferrydok
- 15 Schipdonk- en Leopoldkanaal

- 21 Westdam
- 22 Oostdam
- 23 L.N.G.-dam
- 24 Leopold II-dam

- 31 Roll-on/Roll-off-terminal (Hessenatie)
- 32 Ontworpen ro-ro-terminal (Sea-Ro Terminal)
- 33 Roll-on/Roll-off-terminals  
P&O North Sea Ferries
- 34 Zweedse Kaai-terminal (Sea-Ro Terminal)
- 35 Brittaniaterminal (Sea-Ro Terminal)
- 36 Canadaterminal (Sea-Ro Terminal)

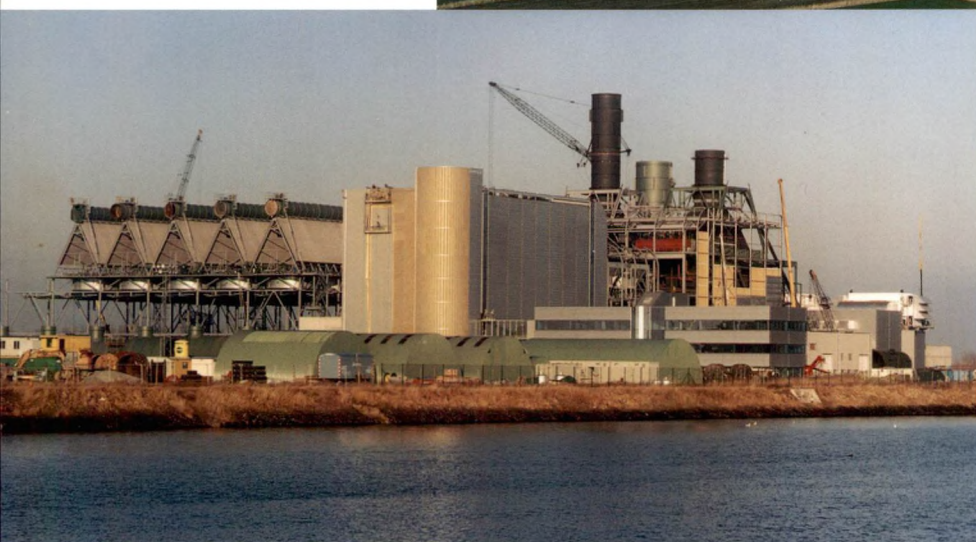
- 41 Ontworpen containerterminal (Hessenatie)
- 42 Flanders Container Terminals  
(Seaport Terminals)
- 43 Ocean Container Terminal  
Hessenatie Zeebrugge (Hessenatie)

- 51 L.N.G.-terminal (Distrigas)
- 52 Polyvalente terminal (C.T.O.)
- 53 Fruitterminal B.N.F.W.
- 54 Polyvalente terminal (C.T.O.)
- 55 Fruitterminal A.F.T. (Sea-Invest)
- 56 Stortgoedterminal Z.B.M.
- 57 Zeepipe-terminal (Statoil)
- 58 Ontworpen Interconnector-terminal  
(Interconnector)

- 61 Marinebasis
- 62 Slipway
- 63 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
- 64 Piekbesnoeiingsinstallatie (Distrigas)
- 65 Distributiekamp Zeebrugge (D.P.Z.)  
(Seapark)
- 66 European Fish Centre (E.F.C.)  
(Zeebrugse Visveiling ZV)

- STUKGOEDEREN
- Container trafiek
- Ro-ro-trafiek
- Diverse
- VLOEIBARE BULKGOEDEREN
- DROGE BULKGOEDEREN
- Distributiekamp
- Geplande containerzone
- Geplande havenzone
- Bestaande waterwegen of dokken
- In uitvoering of geplande waterwegen of dokken
- Woonzones
- Bestaande hoofdwegen
- Bestaande secundaire wegen
- Spoorwegen
- Aardgaspijpleiding (Algerië)
- Aardgaspijpleiding (Noorwegen)
- Windturbines
- Radartoren
- Gebouwen
- Steigers
- Pontons





*Diverse handels- en industriële bedrijven vestigden zich in het havengebied, o.a. op de Transportzone Zeebrugge en op de industrieterreinen Herdersbrug ten noorden van de binnenhaven in Brugge.*





# NUTTIGE ADRESSEN

## **Havenbestuur Brugge-Zeebrugge:**

Maatschappij van de Brugse  
Zeevaartinrichtingen nv (M.B.Z.)  
L. Coiseaakaai 2  
B 8000 Brugge  
Tel.(0)50.44.42.11  
Fax (0)50.44.42.14  
Tx. 81.201  
Internet:  
<http://www.zeebruggeport.be>  
E-mail:  
[mbz@unicall.be](mailto:mbz@unicall.be)

## **Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap**

Departement van Leefmilieu  
en Infrastructuur  
Adm. van Waterinfrastructuur  
en van het Zeewezen  
Afdeling Waterwegen Kust  
Vrijhavenstraat 3  
8400 Oostende  
Tel.(0)59.55.42.11  
Fax (0)59.50.70.37

## **Provincie West-Vlaanderen**

Administratie  
Burg 4  
8000 Brugge  
Tel.(0)50.40.56.11  
Fax (0)50.40.56.00  
Tx. 81.170

## **Stadsbestuur van Brugge**

Stadhuis  
Burg 12  
8000 Brugge  
Tel. (0)50.44.81.11  
Fax (0)50.44.80.80  
Tx. 81.328

## **Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij**

(G.O.M.) West-Vlaanderen  
Baron Ruzettelaan 33  
8310 Assebroek  
Tel.(0)50.35.81.31  
Fax (0)50.36.31.86

## **Kamer voor Handel en Nijverheid voor het Noorden van West-Vlaanderen**

Ezelstraat 25  
8000 Brugge  
Tel.(0)50.33.36.96  
Fax (0)50.34.22.97  
Tx. 81.282

## **Association of the Port of Zeebrugge Interests (APZI)**

Kustlaan 180  
8380 Zeebrugge  
Tel.(0)50.54.78.28  
Fax (0)50.55.14.18  
Tx. 81.277

## **Z.E.D.I.S.**

Kustlaan 180  
8380 Zeebrugge  
Tel. (0)50.54.78.28  
Fax (0)50.55.14.18  
Tx. 81.277





*Met de groeten van de*

MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN N.V.  
(M.B.Z.)

Direktie van de haven van Brugge - Zeebrugge  
L. Coiseaukaai 2  
8000 Brugge

ir. Pierre Kerckaert  
Direkteur-generaal

Fernand Traen  
Voorzitter





*Avec les compliments de la*

MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN N.V.  
(M.B.Z.)

Autorité portuaire de Bruges - Zeebrugge

L. Coiseaukaai 2

8000 Brugge

ir. Pierre Kerckaert  
Directeur général

Fernand Traen  
Président



# Inhoud

- 3 Organen en diensten
- 4 Verslag van de Raad van Bestuur  
aan de Algemene Vergadering  
van 20 maart 1997
- 13 Commercieel overzicht
- 24 Milieu en veiligheid in de haven  
en omgeving
- 25 Personeelsaangelegenheden  
  
Financieel overzicht
- 27 Werken en uitrustingen
- 31 Plan van de haven  
  
Nuttige adressen

## Tabellen en grafieken

### Zeescheepvaart

- 8 ● Algemeen overzicht
- 9 ● Samenstelling van het goederenverkeer
- 10 ● Herkomst en bestemming van de goederen
- 11 ● Raming modal-split van het maritiem verkeer
- 13 ● Roro vervoer
- 15 ● Containervervoer
- 11 Binnenscheepvaart
- 12 Spoorvervoer
- 30 Algemene scheepvaartbeweging

## Vormgeving

Johan Mahieu, Brugge

## Tekst, Plannen en Grafieken

Public Relations Departement MBZ

## Druk

De Windroos, Beernem

## Foto's

Luchtfotografie Henderyckx, Izegem

Mike Louagie, Oostende

Hugo Maertens, Brugge

Daniël Vanhove, Brugge

Bas Klimbie, Arnhem



